

SCUDERIA



MÜNCHEN
m ADAC e. V.

32

32



scuderia
report





Seit 8 Tagen in unserem Schaufenster.
Ab heute zur Testfahrt für Sie zugelassen.

Manta GT/E

Spurtschnell — sparsam im Verbrauch
0—100 km in 11,5 Sek. — 8,5l/100 km

Wo Sportfahrer ihre Fahrzeuge zur Pflege geben, können Sie als Geschäftsmann oder Privattfahrer Ihren Wagen zum Kundendienst und Instandsetzung geben. Die beim Motorsport über den Durchschnitt notwendigen Kenntnisse zur Kfz-Instandsetzung wenden unsere gut ausgebildeten Mechaniker an den Fahrzeugen unserer Kunden an. In unserem 8-Etagen-Werkstattbetrieb sind wir in der Lage, die Arbeitsqualität zu bieten, wie sie beim Motorsport vorausgesetzt wird.



Wickenhäuser

Sportzentrum für OPEL-Fahrzeuge in München
Schwanthalerstr. 36 Nähe Hauptbahnhof ☎ 55 89 11

Liebe Clubkameraden

Unsere erste große Veranstaltung des Jahres, der ADAC-Slalom München, hat am 1. Mai mit großem sportlichen Erfolg stattgefunden.

Allen, die am Salzburgring dabei waren, und die, die Erzählungen hören, wird klar sein, daß wir denen danken müssen, die viele Stunden lang in strömendem Regen als Funktionäre und Streckenposten ausharrten um diese Veranstaltung zu ermöglichen.

Auf dem Titelfoto sehen Sie die Autos zweier Clubmitglieder, die bei dieser Veranstaltung einen Klassensieg gefahren haben: den Gruppe-1-Ascona von Jürgen Kaufhold und den Gruppe-2-Kraftprotz 3,0 CSL von Martin Krisam.

Der sportlich und organisatorisch einwandfreie Ablauf der Veranstaltung darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß wir finanziell nur mit einem „blauen Auge“ (sprich: gerade noch tragbares Minus!) davonsamen.

Daß für unsere nächsten Veranstaltungen noch einige Clubmitglieder oder Gönner für Anzeigen werben oder Stifter für Sachpreise finden,

wünscht sich

Euer Schani.

TERMIN | KALENDER

was ist,

- 18. 5. OF, SSM (MWP, DTC)
- 18. 5. OF, MC Moosach
- 18. / 19. 5. Slalom, MSC Upfh.-Germering (MWP) — abgesagt
- 25. 5. OF, ACTT (OR)
- 26. 5. Slalom, SFG im MSC Traunreut
- 26. 5. Slalom, RC Hauzenberg (JPS)
- 26. 5. OF, ACOL
- 8. 6. OF, Scuderia München (MWP, DTC, JPOF)
- 8. / 9. 6. Zielsportfahrt, MC Moosach
- 9. 6. Slalom MSC Süd / ASCM (MWP)
- 9. 6. Slalom, MC Dießen (OR)
- 15. / 16. 6. Slalom, Scuderia Magra — abgesagt
- 22. 6. OF, DTC München (MWP, DTC)
- 23. 6. Slalom, MC Neuburg (JPS)
- 23. 6. Slalom, PMC
- 23. 6. Slalom, AMC Bogenhausen (OR)
- 29. 6. Damenfahrt, MSC Upfh.-Germering
- 30. 6. Slalom, MC Waldkraiburg (JPS)
- 30. 6. Slalom, MSC Geretsried (OR)

Ausweispflichtig

- | | | |
|--------------|--|-------------|
| 11. 5. | 1. Diessener ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt | BRM (Ausw.) |
| 12. 5. | 2. ADAC Slalom Ostbayern | BSI. M |
| 18. / 19. 5. | ADAC Sudelfeld-Bergrennen | abgesagt |
| 18. / 19. 5. | 11. ADAC Rallye Marienberg | |
| 19. / 19. 5. | 10. ADAC Rhein-Nahe-Rallye | |
| 19. 5. | ADAC Slalom Nördlingen | BSI. M |
| 24. — 26. 5. | Int. ADAC Rallye Hessen | DRM, EURM |
| 25. — 26. 5. | Int. ADAC Bavaria-Rennen Salzburgring | |
| 30. 5.—2. 6. | Jugoslawien-Rallye | EURM |
| 2. 6. | Jochen-Rindt-Memorial Salzburgring | |
| 2. 6. | 2. Regener ADAC Automobilschlalom | BSI. M |
| 6. — 9. 6. | Semperit-Rallye — verlegt auf 4.—6. 10. — | |
| 8. — 9. 6. | ADAC Bergpreis Ulm | |
| 8. — 9. 6. | Int. ADAC Süd-Rallye | |
| 15. 6. | Karl-Kußwetter-Zuverlässigkeitsfahrt | BRM (Ausw.) |
| 15. / 16. 6. | Int. AvD/ASC Rudolf-Diesel-Rallye — abgesagt — | |
| 16. 6. | 3. ADAC-RGR, Inttal Autoslalom | BSI. M |
| 22. / 23. 6. | ADAC-Rusel-Bergrennen | |
| 28. — 30. 6. | Int. ADAC Rallye Hanseatic | |
| 29. 6. | ADAC Rallye MAC Königsbrunn | BRM (Ausw.) |
| 29. 6. | ADAC Walpolten-Rallye Bad Berneck | |

was war,

6. 4. 74 4. ADAC-ACL-Herkomer-Rallye

(Oliv) / Smolej W.	BMW 2002 ti	Gold KS GS
(Spöttl) / Rauchfuß M.	Porsche 911 E	Silber 1. Kl. 3. Ges.
Hesse E. / Höfner H.	Simca 1100	Gold KS
Naumann S. / Naumann A.	Fiat 128 SC	Gold KS
Dadlhuber G. / Feldmeier G.	Ford Escort Sport	Gold 2. Kl.
Kaufhold J. / Eiert B.	Opel Ascona 16 SR	Gold 2. Kl.
Humpert K.-H. / Thalmair R.	Ford Escort 1300	Silber 2. Kl.
Hermann W. / Hermann Chr.	Opel Commodore GS/E	Silber 2. Kl.
Rieger G. / Grenkel R.	BMW 1602	Silber 4. Kl.
(Ondrusch) / Kolb W.	Opel Kadett 1100	Silber 3. Kl.
Wenz H. / (Fischer)	BMW 2800	Bronce 3. Kl.
(v. Langen) / Pospichal K.-H.	Fiat 128	Bronce 3. Kl.
Verlaan G. / (Diebald)	Peugeot 104	Bronce 6. Kl.
Appel E. / Geier H.	Opel Ascona 19	Erinnerung 9. Kl.
Freisler J. / Scholz H.	BMW 2002 ti	ausgefallen
Bender W. / (Hirsch)	VW 1303 S	ausgefallen
Krug A. / Wutz E.	VW 11	ausgefallen
Dr. Krieglsteiner / (Wach)	Opel Ascona 16 SR	ausgefallen
Huber H. / Frank T.	Opel Kadett 1100	ausgefallen

20. 4. 74 ADAC Neckar-Alb-Rallye

Naumann A. / Naumann S.	Fiat 128 SC	Silber 11. Kl.
Appel E. / Verlaan G.	Opel Ascona 19	Bronce 13. Kl.

Frankenwald-Bergrennen

P. Schöller	Fiat 128	2. Platz
-------------	----------	----------

Staufferland Rallye Göppingen

Hermann / Hermann	Opel Commodore	KS 4. Ges.
E. Appel / W. Smolej	Opel Ascona 19 SR	ausgefallen
Abt (...)	Escort 1300	6. Platz Bronce

2. ADAC Slalom München

M. Krisam	BMW CSL	1. Platz
J. Kaufhold	Ascona 16 SR	1. Platz
H. Wend	Autobianchi	3. Platz
P. Krieglsteiner	BMW 3,0 S	3. Platz
W. Ansel	Capri 2,6	4. Platz
A. Gurhammer	BMW 3,0 S	6. Platz
A. Wurmannstätter	Peugeot 304 S	8. Platz
P. Schöller	Fiat 128	n. g. w.

Nordland-Rallye

Naumann / Naumann	Fiat 128 C	Silber
Hesse / Velte	Simca 1100	ausgefallen

ADAC Flughafenrennen Neubiberg

P. Schöller	Fiat 128	5. Platz (22. Fahrzeug in der Klasse)
-------------	----------	--

30. 3. 74 1. ADAC Braun Rallye

(Jeschelnik) / Nagel	Peugeot 304	Silber
Hesse / (Wetzl)	Simca 1100	

1. MAI Tag der Arbeit — nicht für alle

Warten auf den Start. Klaus Nagel und Schorsch Feldmeier erwarten die Startfreigabe per Feldtelefon.



für die meisten Scuderianer wurde dieser Tag zu einem Nässefestival. Mit am meisten gehandicapt bei unserem diesjährigen Slalom war der kleine Kreis der Unentwegten, die bereits am Dienstag zum Aufbauen nach Salzburg reisten. Nur Erwin Wutz und Bernhard Eilert „alias Pater“ waren entsprechend vorsichtig ausgerüstet.

Die Funktionäre, die erst am Mittwoch losfuhren, waren trotz des bereits in München strömenden Regens sehr unterschiedlich gekleidet. Es gab absolut Optimistische (kein Schirm, Schuhe mit Ledersohlen, leichte Oberbekleidung), gut Ausgerüstete (z.B. Fam. Schubert — aber auch solche Ausrüstungen halfen nur kurze Zeit) und den größten Pessimisten unter den Funktionären. Er hatte Gummistiefel, Regenschirm, Regenmantel, Kopfbedeckung und verbrachte doch die meiste Zeit in seinem Auto — man konnte ja nicht wissen was noch kommt.

Die Teilnehmer, die trotz des relativ hohen Nenngelds eintrafen, schauten mit gemischten Gefühlen aus ihren Windschutzscheibengucklöchern. Ein Helfer meinte: er hätte bei der Scuderia schon bessere Organisationen gesehen. Ich möchte ihm hierbei zustimmen, muß aber auch sagen, daß ich bei der Scuderia auch schon schöneres Wetter erlebt habe.

Trotz aller Widrigkeiten konnten die ersten Trainingsläufe pünktlich gestartet werden. Vorher mußten zwar noch einige Gruppe-I Fahrer überzeugt werden, daß Slicks an diesem Tage fehl am Platz wären. Bereits die ersten Fahrten zeigten, daß die Slalomfahrer durch die schlechten Verhältnisse stark gebremst wurden. Die Rallyefahrer konnten allerdings mit Ausnahme von Jürgen Kaufhold, aufgrund ungeeigneter Fahrzeuge bzw. fehlende Übung trotzdem nicht mithalten.



Unter den Dächern vom ... Salzburger Ring zu einem Schwätzchen stand man hier gerne beieinander. Im Vordergrund Egenolfs BMW-Schreck.

In der am stärksten besetzten Klasse überhaupt, der 1300-Gr. I kam es zu einem Simcafestival, den schließlich Kloppenburg aus Fürstenfeldbruck (mit Gruppe-I Bestzeit) vor den Waldkraiburgern Niessner und Pecher für sich entscheiden konnte. Bei den 1600ern dominierte Kaufhold (mit typischen Rallyestil — speziell in der Noggsteinkehre) vor Klaus Heindl aus Rosenheim. Bei den 2-Liter gab es den ersten Wagenstetter-Sieg. In der großen Tourenwagenklasse war ein sehr gleichwertiges Feld am Start. Erst der zweite Lauf brachte hier die endgültige Entscheidung: Mader aus Reichenhall vor Schöttl, AC Isartal.

Durch die starken Nässewirkungen war nach der Gruppe I eine längere Mittagspause nötig, wodurch unser Zeitplan ins Rutschen kam. Die Gruppe II hatte nun leider eine lange Wartezeit zwischen Abnahme und Trainingsbeginn, die von uns nicht beabsichtigt war.

Mit dem Trainingsbeginn der verbesserten Fahrzeuge erhöhte sich der Geräuschpegel gewaltig. Im NSU-Rennen siegte Müller aus Nordbayern vor dem rasanten Braumeister Wiesheu aus Freising. Die in der 1600er Klasse startenden VW zeigten bis auf Egenolf unfreiwillige „Leitplanken“-Einlagen. Der bei dem herrschenden Wetter favorisierte VW-Fahrer Egenolf konnte sich gegen die BMW-Routiniers Nicolaus Wagenstetter und Erich Öppinger nicht behaupten.

Die 2-Liter-Klasse versprach nun endgültig zum Höhepunkt zu werden. Herausragend war natürlich vor allem Zacherl mit dem Kadett 2000. Vorjahrestourenwagensieger Blöchl (ebenfalls Kadett) und die BMW-Piloten Dunst und Förster hatten aufgrund des guten Händlings ihrer Fahrzeuge (wie sich zeigen sollte) ebenfalls reelle Chancen.



Die wartende Gr. 2 Schlange stand über die Boxen hinaus.

Der erste und der zweite in der Klasse bis 2 l: J. Dunst und Zacherl's 2000 Kadett. Die Trainingszeit von J. Dunst 1.22.62, die beste Zeit von Zacherl im Wertungslauf 1.22.46.



Nach dem Trainingslauf galten Dunst und Zacherl als Favoriten. Eine Vorentscheidung fiel allerdings bereits im ersten Lauf, als Zacherl an einem Tor zurücksetzen mußte, und Dunst überlegen neue Bestzeit fuhr. Im zweiten Lauf steigerte sich nun Zacherl zu einer enormen Zeit und konnte damit Blöchl noch auf den dritten Platz in der Klasse verweisen. Der Klassen- und gleichzeitige Gesamtsieg von Dunst stand aber bereits fest.

Der Rosenheimer Albersinger brachte in der großen Spezialtourenklasse einen Mazda mit Wankelmotor an den Start. Der Trainingslauf ließ die motorische Leistung des Wagens bereits ahnen, zeigte aber auch das giftige Fahrverhalten des Japaners. Nachdem Albersinger durch einen Fahrwerksschaden nicht mehr starten konnte, kam Martin Krisam mit seinem BMW 3,0 CSL (der im Training nur knapp langsamer als Albersinger war) zum Klassensieg.

Der Schwabacher Porschefahrer Oberdorfer, den viele für den Tagessieg aufgrund der Witterung favorisierten, fuhr sehr vorsichtig und konnte den Geretsrieder Lotus-Elan Fahrer Breuer nur knapp auf den zweiten Platz verweisen.

Das Gesamtklassement war schließlich ein echter BMW-Schlager: Dunst auf BMW 2002, dahinter auf den Ehrenplätzen Wagenstetter und Öppinger auf BMW 1602. Die Fahrer Müller

NSU, Egenolf VW 1500 und Zacherl Opel Kadett 2000, konnten die nächsten Plätze einnehmen. In der Mannschaftswertung siegte der MC Waldkraiburg überlegen.

Am Veranstaltungsende wurde der Regen spärlicher um dann ganz aufzuhören, und für uns ging eine Veranstaltung zu Ende die zwar ein Verlustgeschäft, aber unter den vorhandenen Voraussetzungen in sportlicher Hinsicht ein Erfolg war.



P. Oberdorfers bildschöner Porsche.



ein erfolgreicher Tag für W. Müller auf seinem Prinz.



Der BMW-Schlager, die drei im Gesamtergebnis siegenden, v.l.n.r.: N. Wagenstetter, J. Dunst, E. Öppinger.

Die tolldesten Männer in ihren fliegenden Kohlenkisten

Renault-5-ELF-Pokal 1. Lauf

Das war dann auch schon das Hauptereignis des Jim-Clark-Gedächtnis-Rennens am 7. 4. 1974 auf dem Hockenheim-Ring; und es wurde auch durch das Fernsehen entsprechend gewürdigt. Anscheinend hatte das Massenmedium noch nicht genug von Toller Cranston, Nepela und Co. und verhalf dem in Scharen mit Kühlmitteln in Form von Bier angetretenem Publikum zu einer Nachlese auf unser pirouettengewöhntes Dasein während der Winterzeit.

Von 50 willigen Stuntmen mit Mutti's Einkaufskörbchen als Rennuntersatz blieben noch 41 nach einem Sichtungskurs übrig, die sich aufmachen wollten, den Preis im Renault-5-ELF-Pokal nach Hause zu fahren.

Sie machten sich dann ans Werk den heimatischen Karosseriebauern und Motortüftlern zu einem rasanten Montagsgeschäft zu verhelfen. Bei 11 Teilnehmern half dann auch, als sich der Staub in der Arena gelegt hatte, kein Waschen und Legen mehr gegen die diversen Ondulierungen. Sie traten den Weg des Irdischen in Gottlieb Daimlers Benzinhebel an. Mutti fährt künftig mit dem Fahrrad zum Wochenmarkt. Jochen Luck wollte anscheinend die Gemüter, der mit ihren ca. 54 PS am Gaspedal tändelnden Treter beruhigen, als er von der in Frankreich so beliebten R12 Formel erzählte und wie es beim blau-weiß-roten Nachbarn dabei so zugeht. Jetzt erst fühlte man sich angesprochen. Mit Vollvisier, Hosenträger (jeder Kongoneger hat an...) und in Nomex ging es zur Sache. Allerdings hätte man sich für die langen Geraden doch irgendeine Wochenendausgabe als Lesestoff und Zeitvertreib mitnehmen sollen. Die 1. Runde endete als erstes für einen Artisten mit dem unvollendeten Anlauf zu irgend-etwas Dreifachen, der nur noch durch Odenthal'sche Kurzbremsung an der Mauer aufgehalten werden konnte. Profi Grohs aus Essen, ein Ex-Carrera-Fahrer, hatte sich derweil schon an die Grenze des Disqualifikationsabstandes aus dem Staube und dem Feld davon gemacht. Sah aber dann ein, daß den Kolben zuviel Zugluft

nicht bekommt, wenn dauernd ein Protestkommisär an ihnen rumfummelt. Im Verlauf des Rennens fand man ihn auf sämtlichen Plätzen von 1—8. Als es zum Zahltag ging, zeigte er wie weit man das Pedal an seinem Gefährt beanspruchen kann, und zog aus der Opelkurve an 4. Stelle liegend an den anderen vorbei, als hätten diese eine MVV-Netzkarte und nicht zum Teil einen ONS-Wagenpaß für einen ELF-Gilb. Beide Münchner Teilnehmer tummelten sich im hinteren Mittelfeld, was sie nicht daran hindern konnte, in Fensterhöhe Reifenspuren von des Gegners Slicks zu zeigen. Anlehnungsbedürftig sind sie alle; fällt der Äußere, fallen alle. 27 sind fürs erste für den Nürburgring noch übrig, falls dem einen oder anderem nicht schon der Spaß an einem Segelflug-Trockenkurs unter Eiskunstlaufbedingungen vergangen ist. Die 10 000,— DM-Prämie für einen neuen R5 ELF-Renner wird sich, am Ende der Saison meiner Meinung nach, Porkie Fröhlichs Renner unter Grohs aus Essen einstreichen. Dieser sollte nicht ELF 2 mit ELF 5 verwechseln.

Womit ich dann schon bei Deutschlands Rennsport Nostalgie Schnulze bin, der Formel II. H. J. Stuck mit seinem Kräuterkaltschalen-BMW in poleposition, daneben Tyrell-Jünger Depailler, dahinter, schon mit zur Aufgabe erhobener Hand, nein es waren die Ansaugstutzen ihrer Triebwerke, die ELF 2-Renner unter Tambay, Laffite, Beltoise, der genauso unglücklich fuhr, wie er aussieht, dann schon Falkenhausen-Schwiegersohn Dieter Quester. Er hat es nicht verlernt, was er auch dann zur Schau stellte. Beim Start zur Indianapolisrunde blieb sein Harper-March mit defekter Transistor-Box stehen. Er fuhr erst ab als sich das Starterfeld schon dem Motodrom wieder näherte, überfuhr die Startlinie an 18. Stelle und arbeitete sich bis zu seinem Ausfall in Runde 11 auf den 7. Platz in faszinierendem Harald-Ertl-Sideways-Stil nach vorne. Dann quittierte das Auto strapaziert an einer Leitplanke in der 1. Schikane seinen Dienst. Unterdessen führte Stuck unangefochten vor Depailler.

Was nach Kampf aussah, war die Demonstration einer spielerischen Überlegenheit von Motor, Fahrer und Fahrwerk, worunter die ELF 2-Schnitzer litten. So hatten auch dann die anwesenden Pyromanen und Feuerwerker unter den Zuschauern immer wieder Gelegenheit genug, ihre Geschosse in den Himmel zu jagen. Aber man sollte sein Dupont ruhig wegstecken, wenn man stehend einem der größten Fahrer, wie Jim Clark, gedenkend auf die Einfahrt des Starterfeldes in das Motodrom wartet; leicht könnte sich auch die Alkoholdunstglocke über den Zuschauerrängen entzünden. Gesamtsieger, 9 Punkte, weiter so; Hans-Joachim Stuck. Deutschland hat seinen programmierten Sohn der Nation im siebten Motorhimmel. I like Stuck! Die Rahmenrennen waren auch nicht ohne. So zeigte sich, daß der Beavan-Brummi, auftrumpfen kann, wenn wie hier, endlich einmal ein Pilot wie Sauer in die Speichen greift. Bis

1300 ccm Sauer vor Tubbesing. Die naumannschen Fortbewegungsmittel müssen erst noch das Laufen bzw. Drehen lernen.

TW und GT bis 2000 ccm war ein Spaziergang Sache für den Münchner Eckhausbesitzer auf einen, wie immer optisch bestechend schönen Carrera RSR. Auf teilweise 2 Rädern im Flugamateure-Durchlandemanöver durch die Startkurve! schön... Schommers Ex-Werks-BMW-Coupe hatte zwar den Hintern ziemlich in der Höhe, der Fahrer aber zu weit unten, um hier im Konzert wenigstens mitgeigen zu können.

TW und GT bis 2000 ccm war ein Sparzierung für den Escort von Kautz gegenüber einer Meute von zwar optisch schönen, technisch aber zum Teil antiquierten, Weiß-Blauen.

Wenn sie wieder ihren Flugtag haben, die winzigen grünen, gelben, braunen Koffer, dann bin ich wieder dabei.



**VW-Dienst
ALFONS KRUG
8 München 81
Johanneskirchener Straße 114
Telefon 0 89 / 95 42 67**



Krug tuning

MÜNCHEN



Mit Sachs starten. Auf Sieg setzen.

Spezial-Rennkupplungen.
Gasdruck-Stoßdämpfer (auf Wunsch speziell eingestellt).

**Zu erhalten im Sachs-Renndienstbus
- mit Sportfahrerrabatt!**

Oder schreiben Sie an:
Fichtel & Sachs AG, Abt. Renndienst,
8720 Schweinfurt.
Telefon: 09721/98 24 31.
Angebote folgen prompt.



Er hat wieder zugeschlagen - 4. ADAC-ACL-Herkomer-Rallye Landsberg -

Lange Zeit war nicht klar, ob die 4. Auflage der „ACL-Herkomer-Rallye“ überhaupt stattfindet. Genehmigungsschwierigkeiten, an denen eine vier Wochen vorher im selben Landkreis durchgeführte Rallye nicht schuldlos war, zwangen den Veranstalter anfangs zur Absage.

Ein heißer Draht zum Landrat und die Auflage, Sonderprüfungen nur auf Asphaltstraßen und in Privatwäldern durchzuführen, ermöglichten doch noch den Start zum 2. Lauf der Rallye-Meisterschaft des ADAC-Gau Südbayern.

Von den rd. 70 Teams, die am Samstag, den 6. April ab 6 Uhr morgens den Abnahmekommissaren einen flüchtigen Blick unter die Motorhaube werfen ließen, zählten das Ehepaar Hermann, Freisler/Scholz, Tital/Rothfuß, Schuster/Floth und Smolej/Oliv zu den Favoriten auf den Gesamtsieg. Letztgenannter Fahrer blieb seiner neuerlichen Gepflogenheit treu, Fahrzeugbesitzer mit entsprechendem Auto auf den in diesem Fall besonders heißen Sitz zu verbannen und selbst in die Speichen zu greifen. Diesmal war es Wolfgang Oliv, der das Vergnügen hatte, sich auf seinem „Huber-tuning-Rosenheim“-eingestellten BMW 2002 durch die Gegend bewegen zu lassen.

Kein Vergnügen dagegen bereitete den Fahrern die erste Sonderprüfung kurz nach dem Start in Kaufering. Ein Fahrschulgelände für Bundeswehr-LKW mit tiefem Wasserloch, riesigen Querrinnen und vielen Schlaglöchern war der Tatort für ein materialmordendes Spektakel. Bereits hier setzte Walter Smolej den „Joker“. Mit 11 Sekunden Vorsprung gewann er diese SP vor Geierstanger/Scherr (!) auf BMW 2002 ti und Regelman/Herrmann (Opel Ascona), hatte jedoch hinterher den Verlust des hinteren rechten Stoßdämpfers zu beklagen.

Die beiden Mitaspiranten auf den Klassensieg in der Klasse Serientourenwagen bis 1600 ccm, Herbert Schartner und Dr. Peter Kriegsteiner zerstörten bei dieser Gelegenheit den Kühler

bzw. die Benzinpumpe ihrer Asconas. Während der Akademiker mit waidwundem Auto noch ein paar Sonderprüfungen fuhr, bedeutete dies das „Aus“ für den vollschlanken Helldriver. Auf jeden Fall blieb es den beiden erspart, sich am Schluß von Blank/Gruber auf VW Passat TS (!) auf die Plätze verweisen zu lassen; von einem Team, das bis dato unbekannt, nur Klassenbest- bzw. zweitschnellste Zeiten vorlegte und somit in die Phalanx der bisher dominierenden Opels eindrang. Zweite in dieser Klasse wurden Kaufhold/Eilert vor dem schnellen Baron (v. Knorring/Heindl).

Die nächste Wertungsprüfung kam vielen Teilnehmern von der ACM-Winter-Rallye bekannt vor. Auf einem ehem. Munitionsdepot südlich von Schwabstadt ging es auf Schotter und Betonpiste zwischen Sträuchern und Stacheldraht hin und her. Die Ausschilderung der Strecke ließ hierbei zu wünschen übrig, auch das vom Veranstalter erstellte Streckenbuch war keine wesentliche Hilfe.

Schnellste waren hier Schuster/Floth vor Smolej/Oliv und den Lokalmatadoren Spöttl/Rauchfuß. Nach zwei Kilometern Strecke folgte die schnellste SP der Veranstaltung. Auf einer ca. 5,5 km langen Asphaltstrecke wurden Geschwindigkeiten bis zu 190 km/h erreicht.

Der Veranstalter hatte jedoch sämtliche Asphaltwertungsprüfungen auf öffentlichem Verkehrsgrund mit der Nennungsbestätigung bekanntgegeben, so daß die außerordentlich schnellen „Racing“-Strecken nicht „blind“ gefahren werden mußten. Die Schotterprüfungen hingegen blieben geheim und waren auch nicht von den Insidern auskundschaftet worden.

Vor dem Start zu dieser dritten Wertungsprüfung (südlich von Scheuring nach Kaufering) wechselten Smolej/Oliv den abgebrochenen Stoßdämpfer, faßten jedoch beiläufig eine Minute. 60 Strafpunkte bei einer Rallye, bei der bisher um Sekunden gekämpft wurde!

Freisler/Scholz entschieden diese Prüfung für sich und auch bei der folgenden Asphaltprüfung hatte Freisler wieder die Nase vorn vor Hermann/Hermann und Spöttl/Rauchfuß.

Nach kurzer Fahrt über landschaftlich schöne Strecken westlich des Ammersees konnten die Fahrer bei der WP 5 im Schwifinger Wald ihr Können unter Beweis stellen. Eine schnelle Schotteretappe, ganz nach dem Geschmack von Walter Smolej, der nun versuchen mußte, seinen Rückstand aufzuholen. Hier waren es neun Sekunden, die er vor Hermann/Hermann lag. Freisler verbog sich im Wald erneut seine Spurstange, was dem Fahrverhalten des BMWs auf Teer keineswegs förderlich war.

Auf der nächsten Sonderprüfung machte Smolej weitere 16 Sekunden gut. Zweite waren Freisler/Scholz vor dem Ehepaar Hermann, das trotz neuem Sponsor im Rallyeauto keine „homy-ped-Freizeitschuhe“ trägt.

Nach einer Bestzeit auf der SP Kinsau verabschiedeten sich Freisler/Scholz, nachdem der Motor nach der Zieldurchfahrt eigenartige Geräusche von sich gab. Vorher kassierten sie durch die Spurstangenreparatur noch vier Minuten und auch Hermann/Hermann — verzweifelnd ihren Service suchend — erhielten als Draufgabe ebenfalls Streckenstrafpunkte.

Nach der Zwangspause in Kaufering ging es auf etwas abgewandelter Strecke nochmals in die fast gleichen Sonderprüfungen, jedoch in entgegengesetzter Richtung. Zu diesem Zeitpunkt führten Schuster/Floth mit neun Sekunden Vorsprung vor Smolej/Oliv, wobei bei letzterem die Minute bereits eingerechnet war.

Auf den nächsten beiden WP's wurde um jede Sekunde gekämpft. Smolej gewann mit 1 bzw. 3 Sekunden Vorsprung. Die WP 10 (Eresing) ging infolge Heimvorteil an Spöttl aus Schöffelding (1:04) vor Schuster (1:05) und Smolej (1:06).

Walter Smolej, der den Abstand bereits auf sechs Sekunden verringert hatte, sah in der kommenden Schotterprüfung seine Chance. Mit der Devise „Auf Schotter leb' i auf“, langte er noch einmal kräftig zu und nahm Schuster 17 Sekunden ab. Diesen Vorsprung verteidigte er bis ins Ziel, der ohne Neutralisation von zwei Schotterprüfungen sicherlich noch größer geworden wäre.

Damit konnte Walter Smolej erneut einen Gesamtsieg verbuchen. Ein Gesamtsieg, bei dem er seine augenblicklich bestechend schnelle Fahrweise dadurch unterstrich, daß er trotz harter Konkurrenz die Streckenminute wieder egalisierte.

Ein größerer Wermutstropfen trübte dennoch diese an sich gelungene Veranstaltung. Die Siegerehrung fand erst um 3 Uhr morgens statt, nachdem — wie aus gut unterrichteten Kreisen verlautete —, der extra „eingeflogene“ Computer-Spezialist zu sehr dem Alkohol gefrönt haben soll.

Sollten die organisatorischen Mängel (Strecken-ausschilderung und Auswertung) abgestellt werden können, darf man auf eine ausgezeichnete Veranstaltung im nächsten Jahr gespannt sein.

Die Ergebnisse:

1. Smolej / Oliv (BMW 2002)
2. Schuster / Floth (BMW 2002)
3. Spöttl / Rauchfuß (Porsche 911 E)
4. Geierstanger / Scherr (BMW 2002 ti)
5. Tröndle / Druba (BMW 2002 ti)
6. Regelman / Herrmann (Opel Ascona)
7. Hofmeister / Glas (Alfa Romeo)
8. Futtner / Eder (BMW 2002 ti)
9. Härtl / Krüger (Opel Kadett)
10. Kuhlmann / Mitnacht (BMW 2002)

Klassensieger:

Klasse 1:

Naumann / Naumann (Fiat 128 Coupé)

Klasse 2:

Koch / Kaspar (Fiat 128 Coupé)

Klasse 3:

Blank / Gruber (VW Passat TS)

Klasse 4:

Geierstanger / Scherr (BMW 2002 ti)

Klasse 6 und 7:

Hesse / Höfner (Simca)

Klasse 8 und 9:

Smolej / Oliv (BMW 2002)

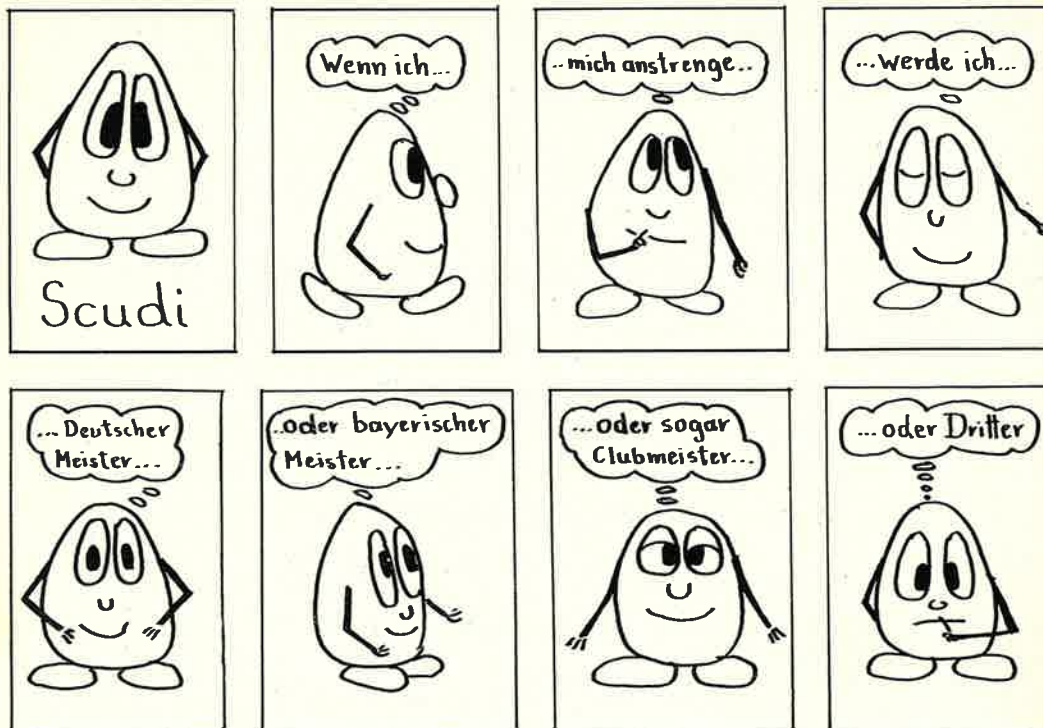
Klasse 10:

Schönacher / Scharl (Opel Commodore GS/E)

Klasse 11:

Spöttl / Rauchfuß (Porsche 911 E)

Hannes Scholz



SCUDERIA-REPORT, 8000 München 80, Ampfingstraße 35. Alle in dieser Ausgabe enthaltenen Berichte, die mit dem Namen oder den Initialen des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Scuderia München oder des Scuderia-Reports dar, sondern nur die Meinung des Verfassers.

Redaktion: Jürgen Kaufhold, 8034 Unterföhring, Flurstraße 8, Telefon 0 89 / 95 67 39 oder 4 70 31 15.

Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstraße 35, Telefon 0 89 / 40 31 34.

Wenden Sie sich in allen Fragen zum und um den Club Scuderia München e.V. im ADAC, an die Geschäftsstelle 8000 München 80, Ampfingstraße 35.

Die offiziellen Vertreter sind: Rainer Scherer (1. Vorsitzender), Telefon 0 89 / 40 31 34; Raimund Thalmer (2. Vorsitzender), Telefon 0 81 06 / 81 77; Bernhard Eilert (Sportleiter), Telefon 2 33 46 52; Gerhard Verlaan (Sportwart), Telefon 36 77 37 / 0 81 65 / 45 78; Ernst Appel (Schatzmeister), Telefon 0 89 / 77 79 77; Georg Feldmeier (Schriftführer), Telefon 0 89 / 35 85 86; Christian Fellingner (Verkehrsreferent), Telefon 0 89 / 8 11 12 23; Jürgen Kaufhold (Beisitzer), Telefon 0 89 / 4 70 31 15 oder 95 67 39; Hildegard Ditscherlein (Beisitzer), Telefon 0 89 / 40 33 14.

Druck: Gebr. Giehl, 8 München 46, Ingolstädter Straße 63 a, Telefon 3 11 10 03; Klischees: Klischee-Meyer, 8 München 2, Augustenstraße 59.

Neues Clublokal der Scuderia München ist das Lokal „Die Sängervarte“ in der Pettenkofer-/Ecke St.-Paul-Straße, Parkplätze jede Menge. Ab 15. Mai, es ist ein Mittwoch, trifft sich die Scuderia am 1. und 3. Mittwoch des Monats dort.

MÜNCHNER KINDLFAHRT 1974

(Nachtorientierungsfahrt)

Lauf um den ADAC - Gaupokal

Lauf zur Wanderpokalrunde

am 8. Juni 1974

Nennungen sind schriftlich am Startort abzugeben.

Nennungsschluß:

8. Juni 1974 — 17.00 Uhr

Nenngeld:

DM 25.—

Abnahme von 16.00 bis 18.00 Uhr auf dem Parkplatz am Langwieder See. · Zufahrt über Lochhausener Straße!

Start:

Ab 18.00 Uhr

Startort = Abnahmeort

Streckenlänge: 120 km

Abgesagt!

Dafür an jedem Sonntag, 20.00 Uhr, in der Gaststätte „Bauern-
girgl“, Kaulbachstraße, Treffpunkt der Scuderianer zum Kegeln.

Unkostenbeitrag etwa 5,— DM

Slalom MSC Gleisenthal am 7. 4. 1974

Am 7. 4. 74 fand der erste Lauf zur Slalomgau-
meisterschaft Mitte auf dem MAN Gelände statt.
Hinsichtlich der Abnahme muß man dem Ver-
anstalter, MSC Gleisenthal, ein Lob zollen, in-
sofern, daß alle Fahrzeuge, deren Umrüstungen
nicht im Kfz.-Schein eingetragen waren, nicht
an den Start gehen durften. Eine solche Maß-
nahme dürfte gerade in der heutigen Zeit letz-
tlich dem Motorsport selbst zugute kommen,
falls sich auch noch andere und kommende Ver-

anstalter hier anschließen würden und bei der
Abnahme alle Fahrzeuge, die nicht den Segen
des TÜV haben, wieder nach Hause schickten.
Die zahlreich erschienenen Starter fanden eine
Strecke vor, die von außen betrachtet, sehr
schnell aussah, aber dann doch einige Tücken
aufwies, besonders an der Zieldurchfahrt. Hier
räumten zwei zu schnelle Kollegen einmal die
Zeitmessung ganz ab und zum anderen Mal
einen Teil davon. Die dadurch notwendig gewor-
dene Zwangspause von fast 3 Stunden trübten
das Gesamtbild der Veranstaltung etwas.

Für den einzigen Scuderia-Teilnehmer verhin-
derte der letzte Poller beim zweiten Wertungs-
lauf eine günstigere Platzierung, da der Zeit-
zuschlag von 3 Sekunden gegenüber dem Sla-
lomspezialisten unaufholbar war. H. W.

Slalom Olching - Speedwaybahn 21. 4. 1974

„Hoffentlich kommen viele“, so denkt wie auch
der MSC Olching jeder Veranstalter. Doch,
daß man für die vielen, die da kamen, auch
was tun muß, daran dachte der MSC nicht. So
sind sowohl Papier- wie auch Fahrzeugabnahme
total ausgefallen. Hauptsache die Scheine mit

den grünen, blauen oder braunen Aufdrucken
stimmten. Dafür sorgten aber auch drei Mann.
Dafür erlaubte sich aber auch einer, der meinte,
er wäre für die technische Abnahme zuständig,
die Frechheit und forderte Monika Nagel und
Lisa Wiesner auf, den Bügel aus dem Auto zu
bauen, wenn sie in Gruppe 1 starten wollen.
Die beiden fuhren dann doch in Gruppe 1 —
trotz Bügel — die schnell gesteckten 400 m.
Bei der Siegerehrung gab's schöne Zinnpokale
und Blumen für die Damen.

Klasse 1	C. Fellingner	Renault RS	2. Platz
Klasse 3	L. Wiesner	Peugeot 304	
	M. Nagel	Peugeot 304	

PMC Wanderpokalfahrt und Gaupokalfahrt 27. 4. 1974

Acht südbayerische Orientierer fanden die
Idealstrecke leichter und schneller als der Fahrt-
leiter des PMC. Unter diesen acht Strecken-
nullern entschied das schnellere Beifahrerdik-
tat. „— Poller links — Poller rechts — Poller
links — Poller rechts —“ im Slalom.

Nach gemütlicher Chinesenfahrt, allzu leichter,
doch ungenauer Generalkartenaufstellung und

abschließendem harmlosen Topographenzick-
zack konnten sich die meisten ihre Platzierung
noch vor der Siegerehrung aufgrund der Slalom-
zeit schon selbst errechnen.

Damit waren die Aktiven auch im Auswerten
wesentlich schneller als das unterbesetzte PMC-
Rechen-Team.

Fazit: Gern denk ich der Zeiten der „Sven
Friedel“ — „Herbert Müller“ oder „Weiß'schen“
Fahrten wieder.

18. 5. 74	SSM WPF
8. 6. 74	Scuderia München WPF/Gaupokal
9. 6. 74	MSC SÜD Slalom



FÜR SPORTFAHRER

Im Cafe Scherer läßt sich gut reden. Bei einem Kaffee über Autos, Steuern, Benzin und Tunen ... und und und. Ob Radio oder Cassettenrecorder, ob spezielle Wünsche für Tripmaster, Zusatzinstrumente, Gegensprechanlagen. Der Walter, Spezialist für das Elektrische, baut es Ihnen sofort ein. Für Licht wird auch gesorgt; von Cibie, Marchal und Bosch ist alles zu haben. Poliermittel, Öl, Werkzeug, eine neue Batterie und neue Reifen, das alles hält Meister Scherer für Sie parat.

Ronal- und ATS-Leichtmetallräder, Lederlenkräder, Scheel- u. Recaro-Sitze zu Sonderpreisen

auto-sport scherer · münchen
Ampfingstraße 35 · Tel. 403134

10 Jahre Scuderia München

Das Jahr 1967 begann für unseren Club nicht sehr hoffnungsvoll: insgesamt 9 Mitglieder waren bei der Jahreshauptversammlung anwesend, woraus dann immerhin 4 Ämter gewählt wurden.

Die sportlichen Einsätze der Mitglieder beschränkten sich in diesem sportlich eher ruhigen Jahr auf vereinzelte Einsätze bei Bergrennen durch Mühlbauer mit seinem Marcos und späteren Fahrten mit einem Honda 800. Auf dem NG-Sektor sah es etwas besser aus, da bereits damals 3 starke Slalomfahrer im Club waren. Die Erfolge bei Orientierungsfahrten anderer Vereine waren nicht so zahlreich, allerdings konnte Gandlgruber mehrmals in Oberföhring, Seidel bei der damals hochbewerteten Nachtorientierungsfahrt „Auf Wiedersehn“ des AC Bavaria (vor den Fam. Brust und Lode) und Thalmair zusammen mit Boltze zum zweitenmal in Fürstenfeldbruck gewinnen. Daraus entwickelte sich Thalmair's Vorliebe für diesen Landkreis, die sich allerdings bei der Rallye 1972 verhängnisvoll auswirkte.

Vom Club wurden wieder 2 Orientierungsfahrten durchgeführt, die von Seidel und Gandlgruber ausgerichtet waren. Mühlbauer führte zwei Fuchsjagden aus, von denen die zweite für den Club und seine weitere Entwicklung wichtig waren. Beim Slalom in Ingolstadt (Rennleiter ein „gewisser“ Winfried Herrmann) konnten Seidel und Thalmair einen Münchner TTS-Fahrer zum Start bei dieser Fuchsjagd überreden. Der TTS-Fahrer Liebl mit Co Karl Huber konnte die Fahrt zwar nicht aufnehmen, da sie erst nach Ablauf der Karenz die Strecke ausgearbeitet hatten, war aber trotzdem bei der Siegerehrung, und kurz danach Mitglied.

Gäste bei den Clubabenden waren schon damals Eugen Hesse und die Gebrüder Wutz. Bei dieser letzten Fuchsjagd, die nun kurz vor Jahresende ausgefahren wurde, entschied sich auch der clubinterne Wanderpokal zwischen Gandlgruber und Thalmair. Gandlgruber startete mit Beifahrer Erwin Wutz auf Kadett 1000, Thalmair hatte sich mit Horst Seidel und seinem Mini Cooper einen schnellen Fahrer mit entsprechendem Gefährt zugelegt. Nach einer dramatischen Fahrt konnte sich das Team Seidel/Thalmair

knapp vor Gandlgruber/Wutz schieben, und der Pokal hatte endgültig „ausgewandert“.

Bemerkenswert wäre auch noch der Clubausflug zum Thiersee in Tirol. Das Clubbuch vermerkt hier hinter den Namen einiger Mitglieder nette Pseudonyme: Helmut Hartinger — der Nachtwandler, Horst Seidel — der Minigolfkönig, Friedrich Hans Gandlgruber — der Bilderstürmer. Das Ausflugsprogramm bot jedem etwas:

Freitag: gemeinsames Essen und Gelage

Samstag: schwimmen, Fußball mit Nationaltorhüter Hartinger

Sonntag: Frühschoppen, Schlamm Schlacht, Minigolf und Gelage.

Im folgenden Jahr, 1968, bewarb sich die Scuderia erstmals um den Pokal der Münchner befreundeten Motorsportrunde und konnte sich sofort hinter dem favorisierten PMC an zweiter Stelle placieren. Erstmals beteiligten sich die NG-Spezialisten an genehmigungspflichtigen Veranstaltungen. Sogar Franz Liebl fuhr damals mit seinem NSU TTS beim Altmühltalbergrennen in Eichstätt.

Neu zur Scuderia kam Karl Feldmeier und beim ersten Beifahrerlehrgang war der damalige deutsche Meister des NAC im Orientierungssport einer der aufmerksamsten Zuhörer von Instruktor Gerd Wutz. Die Gebrüder Wutz waren überhaupt (obwohl noch immer Gäste) eine der wesentlichen Stützen bei den Läufen zur Wanderpokalrunde.

Die Orientierungsfahrt im Juli (von F. J. ausgerichtet) fand mit den damals für den MSC-Süd startenden Fuchs/Verlaan einen würdigen Sieger. Für Gandlgruber und seinen Kadett kam bei dieser Fahrt kurz nach einem Überholvorgang das vorzeitige Ende (eingesprungener Doppelpaxel). Den ersten Slalom der Scuderia beendete Franz Eder auf Fiat als Gesamtsieger.

Die am 2. 11. 1968 von Liebl und Thalmair durchgeführte Nachtorientierungsfahrt brachte mit der Klarsichtfolie etwas völlig neues. Das Nennungsergebnis von 68 Startern übertraf unsere Erwartungen weit. Nach einer schon damals schnellen Liebl-Auswertung gab es folgendes Ergebnis:

1. Gandlgruber/Boltze	Scud. Mchn.	Opel Kadett	147 St. pkt.
2. Sedlmeyr/Wurmannstätter A.	Trostberg	Peugeot 204	316 St. pkt.
3. Wutz/Wutz	Scud. Mchn.	VW 1200	357 St. pkt.
4. Sturm/Wurmannstätter Chr.	Trostberg	Opel Kadett	440 St. pkt.
5. Schweiger/Trübsbach	Ingolst. AC	Ford 12 M TS	525 St. pkt.

Den Ehrenpreis für den erfolgreichsten Gästestarter bei unseren Veranstaltungen im Jahr 1968 erhielt Gerhard Verlaan (MSC Süd).

Bei der Weihnachtsfeier waren immerhin schon 31 Teilnehmer, die den Hattrik von Gandlgruber als dreifachen Clubmeister feierten. Bemerkenswert wäre hierzu noch eine Fahrt von ihm beim Slalom in Ingolstadt, bei dem er Dritter

wurde. An sich nichts besonderes. Im folgenden Jahr allerdings erzählte der Kelheimer TTS-Slalomfahrer Heyne, von diesem Slalom und einem Münchner Kadett mit 120 PS und 5-Gang. Das hätte Fritz sicher alles gerne gehabt.

Über den Wechsel in der Clubleitung und die weitere Entwicklung berichten wir in den nächsten Reportausgaben.



AUTO-EDER

AUTOBIANCHI – FIAT – LANCIA – ALFA ROMEO – TUNING

8 München 70
Brudermühlstraße 49–51
Telefon 089 / 7 23 31 47

Ein KFZ-Meisterbetrieb,
der Ihnen nicht nur den Neuwagen verkauft,
sondern auch eine Sportbetreuung bieten kann.
Rallyezubehör, normalen Pflegedienst und
KFZ-Reparaturen können Ihnen zu scharf kalkulierten Preisen angeboten werden.

ab 1. März
samstags Notdienst
Shell-Tankstelle
Neuwagenverkauf – Rallyezubehör
Sportbetreuung
sowie normaler Pflegedienst
und Reparaturen

sonnig fruchtig  frisch



Siga-Getränke
Löschen jeden Durst
Limonaden,
Fruchtsaftgetränke,
Biere,
Wein und Spirituosen
liefern wir Ihnen frei Haus.
Wir erwarten Ihren Anruf

SIGA-GETRÄNKEFABRIK
Sulzemoos

Heimdienst: München Tel. (0811) 3 511173
(0 8135) 2 09

("alles ist in AFRI-COLA...")

Von unseren Freunden aus Salzburg, dem STSC, bekamen wir eine Karte aus Maranello. Sie besuchten dort Auto Delta und Ferrari. Herzlichen Dank für die Grüße.

Die Karte hatte einen weiten Weg hinter sich. Da die Straße fehlte, schaltete die Post und leitete die Karte an den ADAC weiter. Von dort kam sie dann zu uns. Ob wir wohl einen Fan bei der Post haben?



Wilhelm Busch erreichte die Ziel ZK. Herzlichen Glückwunsch ihm und der Frau Gemahlin.

Mitteilung

Der PSK lädt ein

Der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. (DSK) wird am 7. Juli 1974 auf dem Motodrom in Hockenheim einen Perfektions- und Sicherheitslehrgang veranstalten. Teilnehmen können alle

dem DSK seit 1. 1. 1974 angehörenden Ausweis- und Lizenzfahrer, unter denen die 60 zur kostenlosen Vergabe stehenden Teilnehmerplätze verlost werden. Als Instruktoren stehen wie jedes Jahr prominente Sportfahrer aus den Reihen des DSK zur Verfügung. Interessenten wenden sich bitte an DSK-Geschäftsführer Hans G. Lechner, 694 Weinheim, Heidelberger Straße 18, Telefon 0 62 01 / 5 22 42. HGL

LEBENSVERSICHERUNG · RENTENVERSICHERUNG · AUTOVERSICHERUNG · KRANKENVERSICHERUNG · BAUSPARVERTRÄGE · RECHTSSCHUTZVER

VERS.-AGENTUR REMELE

8043 UNTERFÖHRING

FELDSTRASSE 2 A — TELEFON 0 89 / 91 62 76

KONTO-NUMMER 61 394

BANKHAUS REUSCHEL & CO.

SICHERUNG · AUSSTEUERVERSICHERUNG · INVESTMENTS

SICHERUNG · BAUSPARVERTRÄGE · RECHTSSCHUTZVER

1. ADAC-Braun-Rallye AC Marktheidenfeld

30. 3. — 31. 3. 1974

Voller Hoffnung starteten wir (Jeschelnig und ich) am 30. 3. morgens um 5 Uhr zur 1. ADAC-Braunrallye, denn laut Anzeige in den MÄRZ-ONS-Nachrichten sollte die Entscheidung auf 120 Truppenübungsplatzkilometern fallen, davon 70 km als SP — und das bei einer 200er Veranstaltung. Wir hatten telefonisch genannt, ohne die Ausschreibung gelesen zu haben, in der stand: Zuverlässigkeitsfahrt mit freier Streckenwahl über 130 km; Sp.: 7 Sprintprüfungen — 17 km Festbelag, 47 km Schotter, 1 km unbefestigt.

Die Abnahme ging relativ schnell und reibungslos auf dem gut dafür geeigneten Braungelände in Marktheidenfeld vor sich, Überrollbügel wurden genau untersucht, (waren Vorschrift!) doch kein Homologationsblatt verlangt; Gott sei Dank, ich habe immer noch keins.

10.12 Uhr Start für uns, 2 Nummern vor uns Eugen mit Beifahrer Wetzlar auf Simca 1100, 3 Nummern hinter uns noch ein Team aus dem Süden, Kathrein mit dem kleinen Diebold, sonst kennt man ja da oben kaum jemand. Mein Peugeot wurde sowieso abfällig beguckt! Es

ging direkt nach Hammelburg — 60 Minuten Zeit — Start zur 1. Proberunde, zum Aufschriebmachen.

1. Runde: 2 schöne Sp's — jeweils Start auf Teer, dann weiter auf Schotter mit 1 Zk zwischendrin. Anschließend 70 Minuten Wartezeit auf einem Serviceplatz, was bei dem schönen Wetter noch einigermaßen erträglich war.

2. Runde: die gleichen 2 Sp's und noch eine unbekannte dazu (war letztes Jahr Sp bei der Hugenotten) — diesmal 120 Minuten Wartezeit.

3. Runde: erste Sp, dann letzte Sp.

So wurde der in der Ausschreibung vorgelegte Zeitplan exakt eingehalten, von morgens 9 bis abends um 20 Uhr für 200 km. Aushang um 23.30 Uhr, wir 4. in der Klasse mit Silber, was uns unverständlich erscheint, da alles reibungslos klappte, sowohl technisch wie fahrerisch, kein Defekt und kein Ausritt. Klassenkonkurrenten mit technischen Defekten wie z. B. Auspuffschaden, wollen uns auf einer Sp 15—20 Sekunden abgenommen haben. Entweder fahren die da oben besser oder die Zeitnahme (Chronometer) war nicht auf unserer Seite. Ich glaube jedenfalls nicht ganz an die Wertung!

M. Nagel

Neckar-Rallye

Um einmal am Hockenheim-Ring blasen zu können, starteten zwei Teams um 1/23 Uhr in der Frühe gegen Aldingen. Nach einer etwas sich lang hinziehenden Abnahme ging es endlich los. Zweimal Richtung Hockenheim und zurück; dazwischen 5 Sonderprüfungen, 15 Runden Hockenheimkurs, 2 Verkehrsübungsplätze, 1 Go-

cart-Bahn und 1 Cross-Strecke mit 10 Runden, ca. 450 km Rallye ohne Schwierigkeiten mit den Behörden. Mit einem offenen Rundstreckenauto wäre man richtig ausgerüstet. Nach einer Wartezeit von guten 4 Stunden wurde das Ergebnis bekannt: Naumann / Naumann, Silber; Appel / Verlaan, Bronze.



Pleite mit Hindernissen

Die Auspuffbastler in Preußen.

Rheinische-Bergische Winterreallie
Wuppertal, 30. / 31. 3. 74

Nach Streckenbuch-Monotonie der ersten süd-deutschen Rallye-Veranstaltungen stach die Aufgabenstellung obengenannter Fahrt ins Auge: alles nach Karte.

Mehrere Beteuerungen des Fahrleiters in bezug auf ausreichende Franser-Beschäftigung lockten schließlich drei Scuderia-Fahrzeuge für Berlin-Nenngeld in den hohen Norden. 600 km-Anfahrt-Assoziationen zum prächtigen Hanseatic-Unternehmen vor gut einem Jahr wurden wach — also auf ins „feindliche Ausland“.

Der einzig kernige Teil des Ausflugs fand jedoch schon vor'm Start statt — oder waren Sie noch nie zum Auspuff-Schweißen im Ruhrgebiet?

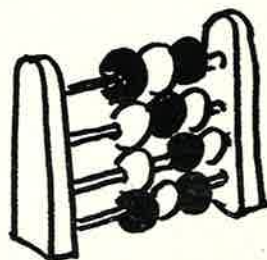
Die drei Bastler vom Dienst, Gerhard, Heinz und Ernstl näherten sich dem Appel-Gefährt von allen Seiten (incl. Rückenlage) und übten Elektro-Schweißen weit weg von zuhause. Unser Vizepräsident beschäftigte die Fans indes durch meisterhafte Ping-Pong-Einlagen.

So weit das Berichtenswerte — ach Halt — Rallye gefahren sind wir auch noch: Völlig neue Co-Aufgaben ergaben sich z.B. durch 250 Autobahn-km-Ansage. Der Rest waren eine Handvoll Teer-Entscheidungen sowie eine Bluff-SK. Doch wer von uns kommt ohne Schotter schon groß raus?

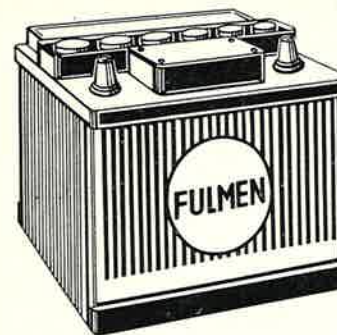
Fazit: Trotz aller Sicherheitsbestimmungen fallen manche Sportfahrer immer wieder auf die Nase.

Hannes Geier

Sämtliche Büromaschinen, Schreib-, Rechenmaschinen,
Elektronenrechner;
Photokopiergeräte,
Büromöbel und Bürobedarf
zu besten Bedingungen
frei Haus



Peter Schöller,
8 München 80, Ampfingstraße 35
Telefon 406358



FULMEN JETZT AUCH IN MÜNCHEN MIT EINER
WERKSEIGENEN NIEDERLASSUNG.

FULMEN IST DER GRÖSSTE FRANZÖSISCHE
BATTERIE-HERSTELLER.

FULMEN IN DER ERSTAUSRÜSTUNG VIELER
FRANZÖSISCHER KRAFTFAHRZEUGE.

FULMEN 1 JAHR GARANTIE AUF ALLE KFZ-
BATTERIEN.

FULMEN HAT SELBSTVERSTÄNDLICH AUCH
BATTERIEN FÜR ALLE DEUTSCHEN
KRAFTFAHRZEUGE.

BATTERIEN



F U L M E N - A V G M B H.
NIEDERLASSUNG 8 MÜNCHEN 82
TRUDERINGERSTR. 293
TEL. 0811/422363



BATTERIEN

Ergebnis Slalom München

Gr. 1

Kl. 1	1. Georg Plank	A 112	3.25.48
Kl. 2 u. 3	1. Joachim Kloppenburg	Simca Rallye 2	3.03.42
Kl. 4	1. Jürgen Kaufhold	Ascona 16 SR	3.17.42
Kl. 5	1. Johann Wagenstetter	BMW 2002 ti	3.22.96
Kl. 6	1. Karl Mader	BMW 2800 CS	3.23.82

Gr. 2

Kl. 7 u. 8	1. Arwed Hafner		3.12.79
Kl. 9	1. Willi Müller	NSU TT	2.59.24
Kl. 10	1. Nikolaus Wagenstetter	BMW 1602	2.53.83
Kl. 11	1. Josef Dunst	BMW 2002	2.48.68
Kl. 12	1. Martin Krisam	BMW 3,0 CSL	3.12.47
Kl. 13 u. 14	1. Paul Oberdorfer	Porsche 911 S	3.08.19

schnellste Dame war:

Marlies Kanefzky	VW 1302 S Gr. II	3.24.03
------------------	------------------	---------

Es stimmt nicht, daß . . .

- wir für den nächsten Slalom eine Halle mieten
- die Bedienung aus dem Amberger Hof ins neue Club-Lokal übernommen wird
- Fellingner nur gute Ideen hat, wenn Geier nicht in München ist
- keiner mehr zum Clubabend kommt, da man nicht bis vor die Lokal-Türe fahren kann
- der Club einen Groß-Auftrag an Taucher-Anzügen vergeben hat
- Schani bei Moni Schönschreibunterricht nimmt, damit Ernstl es lesen kann

Die Druckerei für Ihre

Privat- und Geschäftsdrucksachen

Ausschreibungen

Formulare

Prospekte

Broschüren

Zeitschriften

Kataloge

Bücher



Buch- und Verlagsdruckerei
GEBRÜDER GIEHL
8 München 46
Ingolstädter Straße 63 a
Telefon 089/3111003